

今年交船计划已完成 53%

外高桥造船“期中”获高分

□ 全媒记者 黄玲 通讯员 陆晓青



5月29日,中国船舶集团旗下上海外高桥造船有限公司(简称“外高桥造船”)单日完成四大生产节点,2艘7000TEU集装箱船开工、1艘7000TEU集装箱船出坞、1艘11.4万吨阿芙拉型成品油轮交付。

至此,外高桥造船2023年累计交付10艘/189.8万载重吨,分别完成公司年度交船计划的53%和74%;经营承接新船订单23艘/209.95万载重吨,超额完成原定的全年经营任务,完成率高达188%。



外高桥造船的船坞全景。 外高桥造船供图

企业高效运营

2023年,外高桥造船迎来转型发展三型产品——邮轮、民船、海工完整交付的第一年,是推动“邮轮引领、一体两翼”战略落地的决胜年,围绕“夯实大型邮轮主体地位、提升民船海工盈利能力”的经营方针,聚焦“融合发展、创新突破”的管理主题,为切实提升不同

主建产品和不同生产区域的项目管理及企业管理水平,外高桥造船制定80余项重点管理工作,贯穿于企业生产运营各个环节,并强化过程管理,形成“定期跟踪、重点汇报”的推进模式,助力管理水平提升。

围绕采购成本治理、生产成

本压缩、非刚性成本压降三大领域,聚焦设计优化降成本、物耗/物流管理改善、内外协成本控制、生产人工成本管控、外付专项费压降、管理费用压降六大举措,外高桥造船年初立项形成200余项成本工程推进项目,并鼓励全员参与成本工程,做深成

本工程,实现向“技术进步”“效率提升”“减少浪费”要效益的工作目标。

据记者了解,截至5月底,外高桥造船已完成年度降本目标的近50%,全力以赴推进降本增效,为企业的高质量发展添砖加瓦。

品牌彰显实力

“适应需求、提前布局、引领市场”一直是外高桥造船研发设计的三大制胜法宝。

在当前国际形势下,绿色节能、低碳环保已成为航运业发展共识。外高桥造船早在2012年就开始深入研究国际航运市场趋势和相关规则规范,提前布局双燃料船型研发,全力推进氨、甲醇、氢等绿色燃料船型以及智能船型的研发,全面具备了独立自主的

双燃料动力船型研发设计能力。同时,外高桥造船持续深化主建产品的优化升级,储备符合市场潮流趋势的强竞争力船型,不断强化基础技术能力,加快建设复杂系统的集成设计能力,进一步提升技术竞争力。

研发设计作为外高桥造船市场经营突破性发展的强劲引擎,为公司在各主建船型的细分市场领域挣得订单,取得先机。目

前,阿芙拉型油轮手持订单量、7000TEU集装箱船手持订单量都在各自细分市场遥遥领先,彰显了“SWS外高桥造船”企业品牌在国际船舶市场的强大号召力和影响力。

此外,中国首制大型邮轮通过三年多的精心匠造,相继攻克了船体重量控制、减振与降噪处理、安全返港设计等一系列技术难题,形成了一系列科技成果,填补

了诸多国内技术空白。

自2022年下半年以来,经过三轮“奋战120天”主题攻坚活动推进、“邮轮两班制”全力落实,目前,中国首制大型邮轮工程总体进度达到90%以上,已全面进入完工交付的“决战之期”。

一千多个日夜全力以赴,中国首制大型邮轮将于6月初迎来出坞关键节点,这艘承载着中国人“造船梦”的白色巨轮即将启航。

产品树立标杆

外高桥造船始终坚持把智能制造作为提升核心竞争力的重要支撑,加速推动自动化、数字化、网络化与智能化,大力推进悬臂式多自由度喷涂机器人、零件分拆机器人等的应用,不断深入切割机数字联网管控、镗孔装备数字化改造等智能技术,为产品建造赋予数字化新时代的动力源。同时,外高桥造船统筹协调各类生产资源、加快推进生产精细化管理,通过优化工艺工法、创新生产模式、完善作业流程、推进“建模2.0”等方式手段,保障生产建造过程的顺畅高效,达到高质量交付产品的生产目标。

为全力开展2023年民海产品

“抢攻三四五,奋战一百天”劳动竞赛,外高桥造船积极推进分段提前生产,图纸、钢板、舾装件等生产准备工作进度同步加快,下坞前总段总组开工率逐步提高,总段完整性得到进一步提升。

双燃料散货船方面,外高桥造船大力推动试航前系泊项目、燃气项目完整性工作,全力推进“二合一”试航,创新性地实施工序前移,单双壁管分总段安装,并采用小型X光射线机、PAUT(相控阵超声)等探伤手段,提升燃气单双壁管拍片效率,建立全流程管控程序,助力双燃料散货船高效率建造交付。上半年,公司已成功交付7艘19万吨双燃料散货船。

阿芙拉型成品油轮方面,外高桥造船实现批量化生产建造,码头系泊周期与特涂周期精准可控,开启“0意见”试航、节拍化生产之路。4月12日,外高桥造船成功打卡交付50艘阿芙拉型油轮的里程碑节点。

集装箱船方面,外高桥造船技术团队在建造过程中逐步推进工序前移,实现集装箱船坞内试箱率100%、坞内机舱脚手拆除、坞内主甲板油漆打磨、配电板上电、发电机调试等工作,不断提升下坞、出坞状态和出坞完整性。

汽车运输船(PCTC)方面,积极推进生产准备、生产策划工作,针对建造过程中潜在的工艺、技

术、品质、精度、安全等多方面问题,成立多个技术攻关小组。4月24日,外高桥造船成功开启MOCK-UP分段制作,正式进入生产建造的实战阶段,助力PCTC高标准建造交付。

“通用型”海上浮式生产储油船(FPSO)方面,全面推进上建总段异地完整性建造,优化上建总段搭载的吊点位置与形式,根据浮吊工况、总段重量重心,创新浮吊吊装方案,缩短了船坞周期。4月,公司为荷兰SBM OFFSHORE公司建造的世界独创的“通用型”海上浮式生产储油船系列四号船签字交付、五号船开工,再一次证明了外高桥造船的建造实力。

手持集装箱船订单 34 艘

福建船企生产忙

□ 全媒记者 刘知微 特约记者 高心如

今年以来,福建船政重工及其旗下企业手持集装箱船订单多达34艘,其中有2艘3700TEU集装箱船、14艘2900TEU集装箱船、10艘1800TEU集装箱船、8艘1100TEU集装箱船。

面对集装箱船数量之多、规格之杂,福建船政重工及其旗下企业坚守在生产一线,一大批骨干奋战在车间、船台、船坞、码头、机舱……发挥各自技术专长,担当重任,完成了一个又一个生产节点。

据记者了解,5月9日,福建船政重工为地中海航运(MSC)建造

的第1艘1800TEU集装箱船顺利上船台,5月15日,为德翔海运股份有限公司建造的1艘1100TEU集装箱船成功交付,至此今年已交付了2艘。

同时,集装箱船的分段建造加速、储备量加大、船台周期缩短、码头舾装速度加快等都将有力促进箱船完工交付。据悉,福建船政重工及其旗下企业今年有望交付8艘1100TEU集装箱船、4艘2900TEU集装箱船、1艘3700TEU集装箱船、1艘1800TEU集装箱船,将创3年来交付集装箱船规格与数量之最。

今年,福建省立新船舶工程有限公司在产品转型升级中,首次建造了4艘集装箱船,其中1艘1500TEU集装箱船顺利完成了海上试航,目前待船检颁发证书后,该集装箱船将于5月下旬起航投入正式营运。同时,该公司还开工建造了3艘1656TEU集装箱船,其中1艘将于6月5日下水,其余2艘1656TEU集装箱船也正加速建造,年内均可下水。除此之外,该公司还承担相关企业的集装箱船的分段建造任务,将促进福建承建更多的集装箱船。

福建恒生船舶重工有限公司为满足航运业的个性化需求,在建造多船型的基础上,开发了560TEU集装箱多用途船。该集装箱多用途船基本上完成了船台建造,将于6月5日下水,预计在7月份完工交船,第2艘560TEU集装箱多用途船已于5月12日开工,将在年底前完工。

当前,福建船企建造的集装箱规格多达7种,数量高达40艘。今年,福建船企以高质量发展为奋斗目标,将在集装箱船建造方面迎来更大的发展空间。

两艘海上风电安装船在南通接续试航

本报讯(全媒记者 陈珺 通讯员 黄洁莹)5月28日至5月29日,招商局工业集团有限公司海门基地新造船CMHI-277-01项目及“招商乘风”号,在海巡艇和拖轮的保驾护航下接续在南通开启试航作业。

据悉,CMHI-277-01项目及“招商乘风”号入CCS和BV双船级社,是招商局工业集团有限公司海门基地自主研发、自主设计、自行建造的首制1600吨风电安装平台。全平台由电力驱动,具有DP-2动力定位能力,满足130人的30天工作和生活需求,设6台约2500千瓦柴油发电机组及艏部三套全回转推进器及

艏部两套隧道式侧推器。建成后主要用于海上风电机组设备和基础施工,可实现海上风机从码头基地到施工现场的一体化运输,能够完成海上20MW左右及以下海上风电的安装作业,具备在平台甲板上拼装风机设备的能力。

此次打造的两艘新造船为“第四代风电安装船”,它是实现海上风电特大MW施工技术突破的保障,能够满足各海域中远海况施工需求,对未来海上风电市场发展具有广泛及深远的适应性,也是大力推进传统产业转型、布局新兴产业的积极举措。

招商轮船签署4艘新船建造合同

本报讯(全媒记者 魏黎依)日前,招商轮船与中国船舶集团旗下大连造船、中船贸易,在大连签署2艘17.5万立方米大型液化天然气(LNG)运输船和2艘11.5万吨阿芙拉型原油船建造合同。

此次签约的LNG运输船,船型总长299.7米,型宽46米,型深26.2米,设计吃水11.5米,设计服务航速为19.5节,货舱总舱容17.5万立方米,具有极佳的船岸兼容性,同时在经济性、灵活性、

适港性方面达到全面均衡。

另外,11.5万吨原油船是大连造船自主研发、结合中石油国事需求量身打造的新阿芙拉船型,具有优异的安全、节能、环保及适港性等特点。船舶总长约243米,型宽44米,可运载约80万桶原油,安装了艏舵、航向稳定鳍、能导轮、消涡鳍等设备,在保证航行安全性的同时,大幅提高了运营经济性,同时设计预留了甲醇动力配置。

数说船舶

►2023年年初至今,邮轮在北美/加勒比地区的停靠次数已经高于2019年同期;但亚洲邮轮市场重启缓慢,亚洲地区邮轮部署仍较2019年同期低**40%**,其中中国市场预计6月后开始部分重启。

►当前全球共有**488**艘邮轮,共计**67.4**万床位数。

►自新冠疫情以来,已有约**40**艘邮轮被拆解,远高于过去**10**年拆解量总和。

考虑到当前订单逐渐交付,克拉克森预计到2025年初,全球邮轮船队规模(以床位数计)将较2020年初扩大20%。

►克拉克森统计,2020年初,邮轮新造船手持订单占船队运力比例达**40%**以上,当前已下降至**20%**。

目前市场对邮轮的新造船兴趣主要集中在中小型探险和小型豪华邮轮。在该船型建造市场,中国和欧洲的船厂都非常活跃。

►邮轮二手船交易量自2020年开始大幅增加。克拉克森统计,二手市场转手交易占邮轮船队运力的**10%**。

►邮轮业持续关注绿色转型。克拉克森统计,按吨位计算,目前**9%**的船队运力和**65%**的手持订单可使用替代燃料,并且**25%**以上的邮轮运力已配备了节能装置。

(数据来源于克拉克森 全媒记者刘知微制图)

